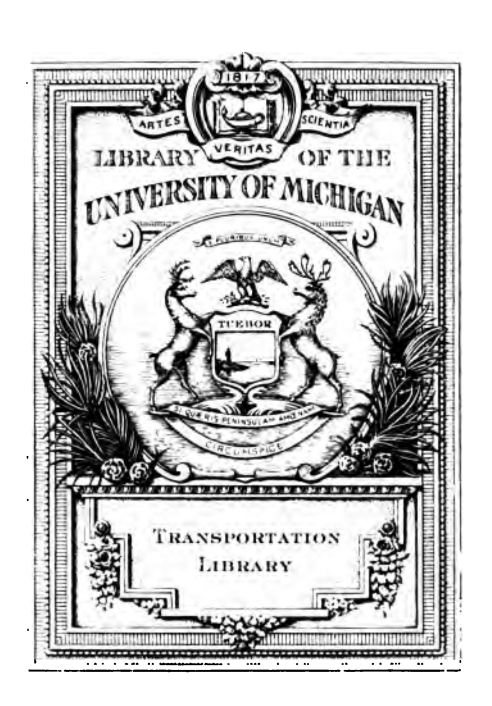

1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
TRANSPORTATION
LIBRARY

79

AUX CHAMBRES.

Réclamations

de la part

DE DIVERS ENTREPRENEURS PARTICULIERS

QUI ONT ÉTÉ ENTENDUS PAR LA COMMISSION SPÉCIALE DES PÉTITIONS,

CONTRE LE

MONOPOLE DE FAIT EN MESSAGERIE,

Exercé par les

GRANDES ENTREPRISES.



PARIS.

IMPRIMERIE DE COSSE ET G.-LAGUIONIE

RUE CHRISTINE, N° 2.

MARS 1841

RÉCLAMATIONS

AUX CHAMBRES

CONTRE

LE MONOPOLE DE FAIT

DES GRANDES ENTREPRISES DE MESSAGERIES.

Les paroles énergiques, lancées du haut de la tribune par M. le baron Charles Dupin, dans la séance du 5 janvier dernier, ont eu un grand retentissement. L'honorable pair, en combattant l'ordre du jour proposé par le comité, sur diverses pétitions relatives au *monopole de fait* exercé par les grandes entreprises de Messageries, a signalé les dangers de la situation actuelle, que la Chambre a mis le Gouvernement en demeure de conjurer, en ordonnant le renvoi à M. le Ministre du Commerce.

Voici en quels termes s'est exprimé M. Dupin : (*Moniteur* du 6 janvier 1841.)

« Il m'est impossible d'accepter les conclusions de votre comité. Je « ne veux pas pour cela prononcer de prime abord sur les différents « moyens proposés par les pétitionnaires. Chacun de ces moyens exige- « rait un examen très approfondi. J'admettrai d'ailleurs que, parmi « ces moyens, plusieurs ne soient pas les meilleurs ; que d'autres même « ne soient pas avantageusement praticables ; mais il ne faudrait pas en « conclure que des recherches éclairées, faites par les conseillers ordi- « naires du Gouvernement, ne produiraient aucun remède à des abus « très réels, à des tendances trop fâcheuses pour qu'on les subisse avec « résignation. J'ose dire qu'il est impossible d'adopter une conclusion « pareille.

« En réalité, Messieurs, les abus que je signale sont arrivés au terme « le plus alarmant, et pour les voyageurs et pour les petits entrepre- « neurs de transport. Comment ! aujourd'hui, une industrie qui faisait « vivre, sur huit mille lieues de routes royales, un nombre très consi-

« dérable de moyennes et de petites entreprises fort avantageuses aux « voyageurs, nous la voyons complétement détruite dans la presque « totalité du royaume, et cela, pour le bénéfice monstrueux de deux « associations colossales!... Messieurs, il y a là un véritable danger so- « cial. Nous tendons vers le même péril dans toutes les branches d'une « industrie que la richesse agrandit, et qui concentre la richesse en « écrasant les petits concurrents.

« Dans l'esprit généreux dont est animée la Chambre des Pairs, elle « doit garantir sans doute de trouble et d'envie les opulentes et puis- « santes entreprises, mais elle doit, avec plus de sollicitude encore, « venir au secours des petites industries qui sont opprimées; balancer « entre elles les faveurs de l'autorité, pour empêcher que le progrès « des capitaux accumulés ne soit une source d'anéantissement des « plus humbles capitaux qui s'emploieraient avec tant de fruit à satis- « faire les besoins des citoyens qui ne jouissent que d'une modique « fortune.

« Dans le cas particulier des pétitions que nous devons examiner, je « n'admets pas le motif de rejet allégué par notre honorable rapporteur : « les petites entreprises faites à meilleurs termes entre des localités « peu distantes l'une de l'autre serviront d'un frein suffisant aux grandes « entreprises. Supposez, Messieurs les Pairs, que les grandes compa- « gnies privilégiées conduisent les voyageurs de Paris à Lyon trop « chèrement et trop lentement, en leur accordant un bagage dérisoire; « qu'importe, alors, que je trouve une petite entreprise qui me con- « duise de Paris à Melun, vite, à bas prix et confortablement ; si je ne « rencontre pas une correspondance à Melun, je me trouverai, dans « ce cas, à la discrétion des compagnies de monopole, et le prétendu « remède sera sans efficacité.

« J'ai donc le droit de conclure qu'il n'existe pas aujourd'hui, pour « parer aux abus existants, les remèdes naturels et faciles que votre « comité suppose.

« Par le fait, un nombre très considérable de petites entreprises « ont été déplorablement ruinées; les deux grandes associations con- « duisaient les voyageurs à très bas prix et très vite, jusqu'à l'anéan- « tissement des modestes entreprises qui ne pouvaient pas soutenir « une aussi redoutable concurrence ; mais aussitôt qu'elles étaient « écrasées, les mêmes grandes entreprises, non-seulement s'éle- « vaient au juste prix, mais le dépassaient, sans pitié pour le voya- « geur, bien au-dessus des limites avec lesquelles chacun eût pu vivre « et prospérer. Enfin, au moment même où leur prix dépassait les « petites bornes, elles conduisaient les voyageurs de plus en plus len- « tement, avec des conditions accessoires plus désobligeantes. Je « serais charmé, je l'avouerai, que la Chambre des Pairs, qui juge « avec une si noble impartialité tous les intérêts, se montrât ici sensi- « ble aux souffrances des petites industries, et leur assurât les moyens « de vivre et de prospérer, malgré l'action dévorante des grands « capitaux. Oui, Messieurs les Pairs, je ne crains pas de l'affirmer, si « le législateur ne porte pas un œil vigilant, habile et sévère, sur les « déclassements de l'industrie, de manière à protéger le faible contre « le puissant, bientôt il n'existera plus de limite à cet envahissement; « une fois précipités sur cette pente funeste, nous arriverions à l'un « de ces états dont l'on ne sort que par des révolutions. (Sensation « profonde.)

« C'est par ces motifs, que je crois utile autant qu'honorable et juste « de renvoyer la pétition au Gouvernement qui, je l'espère, trouvera « quelque moyen de porter remède aux dangers que je signale.

« Alors même que ce renvoi n'aurait pour effet que d'éveiller un « peu ces grandes entreprises qui dorment dans l'outrecuidance de « leur prospérité, ce serait déjà chose éminemment avantageuse. Ces « associations feraient peut-être, sur beaucoup de directions, payer « moins cher en conduisant mieux et plus vite. Mais, Messieurs les « Pairs, soyez intimement convaincus qu'il est possible d'obtenir des « résultats d'une tout autre importance. Je ne méconnais nullement « les bonnes intentions de la commission ; cependant il se trouve ici « deux choses en conflit : l'intérêt des petites industries qui périssent, « et celui des grandes entreprises qui abusent de leurs forces pour en « écraser les concurrents faibles. Pour moi, je le déclare, il m'est im- « possible, dans un semblable conflit, de passer à l'ordre du jour, et « j'ose croire que la chambre se fera honneur en renvoyant la péti- « tion à M. le ministre du commerce. (*Voix nombreuses.* Approuvé ! « approuvé !) »

L'administration de la rue Notre-Dame-des-Victoires, et celle Laffitte-Caillard, vivement émues de ce discours, et surtout du renvoi qui le suivit, ont immédiatement cherché à en atténuer l'effet, en expliquant avec art leur conduite, au lieu de la justifier.

Deux brochures, publiées sous le titre et la forme d'*Observations*, ont été remises à la Commission des pétitions (1) et distribuées aux Chambres ainsi qu'au Commerce. C'est à ces observations que nous venons répondre, en apportant dans l'examen réel de la question, non des arguments théoriques ou spécieux, mais des faits dans toute leur exactitude, des chiffres d'une vérification facile, des résultats incontestables; en démontrant enfin, jusqu'au dernier degré de l'évidence, que nos souffrances et nos plaintes sont bien dignes de quelque sollicitude.

Nous ne suivrons pas toujours les administrateurs des Messageries Royales et Générales sur le terrain qu'il leur a plu de choisir pour le besoin de leur cause ; néanmoins, aucun point, ayant quelque valeur, ne sera laissé par nous sans explication. Le but que nous nous proposons, c'est de prouver l'existence d'une *coalition et d'un monopole de fait*, que toutes les dénégations du monde ne permettent plus de révoquer en doute ; l'objet de nos espérances et de nos efforts, c'est d'obtenir des mesures répressives et protectrices, sans le secours desquelles l'industrie de la Messagerie en France resterait désormais le partage exclusif des grandes compagnies.

Nos observations seront divisées en plusieurs parties, et aussi restreintes que possible, car nous n'avons pas l'intention d'entrer dans la voie des digressions ; nous voulons, au contraire, dégager le débat de tout ce qui lui est étranger; dès lors, nous devons accepter avec résignation, les reproches d'envie, de mauvaise foi, de calomnie et d'incapacité dont leurs maîtres en Messagerie accusent les petits entrepreneurs, au nombre desquels nous nous comptons en toute humilité.

(1) Cette commission est composée de MM. Enouf, président et rapporteur, Dugabé, marquis de Malleville, Charamaule, Oger, Lahaye-Jousselin, Vigier, Meilheurat et Beudin.

DE LA MESSAGERIE EN FRANCE.

L'origine et les développements successifs de la Messagerie en France, souvent expliqués, sont généralement connus : l'Université établit les premiers moyens de transport; elle conserva le privilége et l'administration des voitures publiques depuis 1464 jusqu'en 1719; mais cet établissement, comme tout ce qui languit à l'ombre du monopole, ne se perfectionna pas. En 1719, l'Université n'eut plus qu'un droit sur le transport des marchandises; en 1756, les messagers royaux furent créés; en 1776, le droit de monter des diligences fut déclaré prérogative royale. En 1790, la Messagerie passa des mains de l'administration dans celles des fermiers généraux, puis, d'une régie nationale, avec le monopole qui y était attaché. En 1797, une loi livra la Messagerie à la liberté; toutefois, cet état de choses ne dura que quelques années, et en 1805, un décret décida qu'aucune entreprise nouvelle ne pourrait se monter sans l'autorisation du Ministre des finances. Enfin, en 1817, commença le libre exercice de cette industrie, qui, depuis cette époque, malgré l'heureuse influence de la paix, la notable amélioration des routes, les développements du commerce, les besoins d'une circulation active et continue, n'a pas encore atteint le degré d'extension et de perfectionnement auquel elle est destinée à parvenir, sans cependant qu'il soit possible de nier les heureux changements survenus dans la construction des voitures publiques, dans le mode de conduite, dans la marche, dans la fixation des prix de transport tant des personnes que de la marchandise; mais tous ces résultats avantageux sont dus surtout à l'effet de la concurrence; pourtant, cette concurrence a été, depuis 25 ans, si violemment combattue, et si efficacement paralysée dans l'intérêt du monopole, qu'il faut encore se féliciter du progrès de l'industrie messagiste, au milieu des entraves qui l'ont environnée de toutes parts.

Ces entraves, et les désastres qui en ont été les suites déplorables, sont tels, que depuis 1817, il n'y a rien d'exagéré à prétendre que plus de *cent entreprises*, grandes ou petites, ont été ruinées et détruites par la puissance des capitaux d'un monopole oppresseur, et que les pertes occasionnées par cette lutte inégale, ne se sont pas élevées à moins *de* 20 à 25 *millions*. En effet, ce n'est pas seulement avec la compagnie des Messageries Royales, établie depuis plus de trente ans, et avec celle Laffitte-Caillard, dont la création remonte à 1827, que la lutte s'est engagée à outrance; mais encore, avec d'autres grandes entreprises particulières, comme par exemple celles de MM. Galline et compagnie, Bimard et Glaize dans le Midi, celle de MM. Touchard et Toulouse, pour l'exploitation des routes aux environs de Paris, etc.

Diverses associations, formées sur de larges bases, soit avec le système des petits capitaux réunis et de la mutualité, soit avec la participation active d'un grand nombre d'intéressés, présentaient les espérances et les garanties d'un succès durable. Parmi ces entreprises, on peut citer celles des *Messageries du Commerce* et des *Messageries Françaises*. La première de ces associations était parvenue à réunir une grande

quantité d'actionnaires, au moyen de combinaisons jugées alors heureuses, et surtout à l'aide d'une grande division du capital social. Tous les services étaient organisés, lorsque survint la révolution de juillet. Les fonds de la société, placés tant à Paris que dans les départements, chez des banquiers désignés aux gérants par la confiance des actionnaires eux-mêmes, se trouvèrent tout à coup compromis dans de nombreuses suspensions de paiements ou faillites, et comme les commanditaires avaient le droit de ne pas compléter leur mise sociale en abandonnant les versements déjà opérés, la plupart d'entre eux ne répondirent pas à l'appel qui leur fut fait, et la société arriva péniblement à se liquider, après une guerre acharnée, dans les derniers mois de laquelle les pertes réunies des trois compagnies, ne s'élevaient pas à moins de 20,000 fr. par jour!

Si l'on excepte l'existence passagère des *Messageries Nationales*, les deux compagnies royale et générale exploitèrent sans concurrence sérieuse, les principales routes de France, depuis 1831, jusqu'en 1837, époque à laquelle furent montés les premiers services des *Messageries Françaises*. Malgré les avantages incontestables que présentait, à cette nouvelle entreprise, une participation dans les recettes et les dépenses, acceptée par ses relayeurs; quoique son capital eût été mis à l'abri de tout sinistre, et qu'elle pût enfin profiter de la triste expérience que lui avaient léguée ses devancières, elle fut attaquée simultanément sur tous les points, avec la même violence qui avait été exercée contre les associations précédentes. La guerre fut plus longue que d'habitude, parce que les pertes d'exploitation se trouvaient réparties entre une plus grande quantité d'individus ; mais en moins de trois ans, un capital de plus de deux millions, non compris le montant de la participation des relayeurs, fut englouti, et le commerce ainsi que le public devinrent, encore une fois, tributaires des deux grandes compagnies...

Ce simple exposé ne suffit-il pas pour éclairer les hommes les moins clairvoyants, s'ils sont de bonne foi? Des faits de la nature de ceux qui viennent d'être signalés, n'indiquent-ils pas le mal dans toute sa profondeur et peuvent-ils laisser un moment d'hésitation sur la nécessité d'un remède immédiat? La presse, que l'on dit paralysée par des intérêts privés, dans son élan généreux, dans son indépendance ordinaire et dans sa force irrésistible, ne donnera-t-elle pas un démenti éclatant à ces insinuations calomnieuses? Et les Chambres, protectrices naturelles de l'ordre social, verront-elles de sang froid tant de scandale sans le réprimer? Si malheureusement les choses en étaient arrivées à ce point d'indifférence, il faudrait renoncer pour longtemps, si ce n'est pour toujours, à l'espoir de soustraire l'industrie si intéressante et si productive (1) des transports, au monopole qui pèse sur elle d'une manière véritablement intolérable.

Les entrepreneurs particuliers reprochent aux grandes compagnies, notamment à celles des Messageries Royales et Générales, trois choses principales :

(1) Les entreprises de Messageries paient, en impôts de toute nature, environ 26 p. 100 de leurs produits, c'est-à-dire près de 14,000,000, en totalité ; savoir : 7 millions pour dixième sur les places et les marchandises et 7 millions aux maîtres de poste.

1° D'être coalisées;

2° D'employer des moyens répréhensibles pour détruire la concurrence;

3° D'établir et d'exercer un monopole de fait.

DE LA COALITION.

Accuser de coalition les deux administrations des Messageries Royales et Générales est une prétention téméraire, car elles ont dit et écrit, qu'elles n'étaient *plus* coalisées; or, il faut d'autant plus les en croire, qu'elles appuient leur déclaration sur des jugements et arrêts. En outre, la compagnie Laffitte-Caillard a produit, lors du procès avec les Messageries Françaises, la copie d'un acte, en date du 15 décembre 1836, qui constate une rupture officielle entre les deux administrations, *afin*, y est-il dit, *de ne pas les exposer à l'action du Code pénal.* Cette rupture a été plus d'une fois mise en doute, notamment par M. l'avocat du roi Croissant, dans son réquisitoire devant la 6e chambre du tribunal correctionnel de la Seine; il faut donc reconnaître que si la *coalition écrite* a été anéantie, rien ne prouve que *la coalition de fait* ait réellement cessé d'exister. Et, en effet, qu'y a-t-il de changé dans l'accord si parfait qui exista pendant près de dix ans entre les deux compagnies? N'ont-elles pas soumissionné et obtenu ensemble le transport des fonds du Gouvernement et celui des dépêches sur plusieurs points n'aboutissant pas à Paris? N'ont-elles pas dans le même local, rue de la Mortellerie, à Paris, une entreprise de voitures spéciales, connues sous la dénomination de *Guillotines*, destinées à combattre la *concurrence d'en bas?* N'ont-elles pas sur Lyon un service de fourgons en participation avec des commissionnaires de roulage? Leurs services, leurs prix, leurs relayeurs, leurs correspondants ne sont-ils pas les mêmes, ou à peu de chose près? En temps de concurrence, leurs ressources, leurs actes pour détruire l'ennemi commun, ne continuent-elles pas d'être l'objet d'un concert manifeste? Les traités de relais, qui interdisent aux maîtres de poste, *sous peine de dommages-intérêts*, d'entreprendre la conduite des voitures *en concurrence*, comprennent-ils dans cette exclusion les Messageries Royales et Générales? Evidemment non. Les demi-services, les services temporaires, imaginés et presque toujours établis *uniquement* pour combattre, à moins de frais, des entreprises rivales existent-ils encore? oui, mille fois oui. Et cependant pour deux Compagnies qui ne *s'entendent pas*, ces services *exceptionnels* exigent les mêmes heures de départ et d'arrivée, la même capacité de voitures, les mêmes prix de conduite, etc.

Parmi les différentes espèces de coalitions, la plus coupable est assurément celle qui a pour objet d'entraver à dessein la libre circulation des voitures publiques; en effet, la hausse ou la baisse des prix offre, dans certaines circonstances, des inconvénients plus ou moins grands; mais la privation ou l'insuffisance de moyens de transport, résultant d'empêchements illicites, constitue un délit véritable, surtout lorsque ces obstacles ont été concertés entre plusieurs personnes. Les deux administrations des Messageries Royales et Générales l'avaient si bien senti, si bien reconnu, à l'époque de leur procès avec

la Compagnie des Messageries Françaises, qu'elles s'étaient empressées de résilier la plupart des traités qui les affranchissaient *réciproquement* de la prohibition applicable aux autres entreprises. Cette singulière précaution est expliquée en ces termes dans un volumineux recueil de pièces, publié par la Compagnie Laffitte, en 1839.

« Avant la rupture du 15 décembre 1836, les deux Compagnies « adhéraient généralement au désir des relayeurs, en tolérant qu'ils « exceptassent de l'interdiction de conduire d'autres voitures celles de « l'une des deux grandes entreprises.

« Mais, *après la rupture* du 15 décembre 1836, la Compagnie Laffitte « et Caillard exige, partout où elle peut l'obtenir de la part des re- « layeurs, l'exclusion de toute entreprise, MÊME DE LA COMPAGNIE « ROYALE.

« En voici la preuve dans les tableaux suivants : »

Les tableaux indiquent, en effet, qu'un grand nombre de maîtres de poste, chargés de la conduite des diligences de la Compagnie Laffitte, *s'interdisent formellement de fournir des relais aux Messageries Royales.*

Ces démonstrations, *faites au moment et pour les besoins du procès* intenté par l'administration de Messageries Françaises, n'étaient pas superflues, tant s'en faut, car ce grief est le seul qui n'ait pas trouvé complétement grâce devant la Cour royale de Lyon, si indulgente sur tous les autres points envers les Compagnies Royale et Générale.

Voici le considérant de l'arrêt relatif à l'interdiction.

« Attendu que la clause d'exclusion, insérée dans les traités faits, « en 1831, avec les relayeurs, *avait disparu de tous ceux qui ont été re- « nouvelés en* 1836; que si elle est écrite *encore* dans quelques-uns « d'eux *qui n'ont pu être renouvelés*, ces traités sont en petit nombre, « *et ne s'appliquent qu'à des routes de demi-services*; qu'ainsi, créés en « 1831, *anéantis en* 1836, leur exécution n'a pu nuire à la Compagnie « française, qui n'a été définitivement fondée que quelques mois plus « tard. »

Depuis que la Cour royale de Lyon a décidé que la coalition en messagerie constitue le délit prévu et puni par l'article 419 du Code pénal, *sans cependant admettre que ce délit soit prouvé par les faits de la cause à l'égard des Messageries Royales et Générales*, ces deux Compagnies croient véritablement n'avoir plus rien à redouter de la sévérité des tribunaux ; aussi, malgré les dispositions formelles du considérant qu'on vient de lire, elles interdisent le droit aux maîtres de poste, *sous peine de dommages-intérêts*, de conduire d'autres voitures que les leurs; et, comme elles veulent éviter que l'exclusion excepte *nominativement* chacune des deux Compagnies, le traité permet d'entreprendre les *services existants* au moment de la conclusion du marché. Or, sur la plupart des routes, où d'ailleurs seulement cette rédaction est adoptée, les Messageries Royales et Générales exploitent *sans concurrence, ou d'accord avec quelques entreprises particulières.*

Un certain nombre de maîtres de poste, reconnaissant avec raison que leur institution *privilégiée* a eu pour objet principal de faciliter, au lieu de l'entraver, la circulation des voitures publiques; craignant d'ailleurs de se rendre complices d'une coalition flagrante et punissable, en souscrivant à la clause d'exclusion, contraire dans tous les cas à leurs intérêts bien entendus, ont résisté momentanément aux pressantes observations des Compagnies ; mais bientôt, la peur de voir

leurs parcours envahis par leurs confrères, par des entrepreneurs particuliers, ou même par des relais qu'établissent quelquefois les deux Compagnies pour imposer plus tard leurs conditions, a triomphé des scrupules des maîtres de poste et de leur répugnance; ils ont donc signé par *intimidation* des engagements d'une durée moyenne de six ans, dont l'exécution *rigoureuse*, tant ces engagements sont exorbitants, pourrait compromettre la fortune la plus solide.

Dans leur aveugle confiance, les maîtres de poste n'ont pas même exigé que le droit des 29 cent. 15/100es par myriam., qu'ils considèrent comme une recette importante et assurée, leur fût garanti, de sorte que si la suppression, la centralisation ou même la réduction de l'indemnité qu'ils ont perçue régulièrement jusqu'à ce jour, avait lieu, leurs traités de relais n'en seraient pas moins exécutoires. Et, qu'on le remarque bien, ces prévisions ne sont pas chimériques : l'abolition des droits de poste a souvent été demandée par les Compagnies elles-mêmes, et tout récemment encore, une combinaison comptant de nombreux partisans, consistait à augmenter, dans une légère proportion, l'impôt payé aujourd'hui au gouvernement sur les voyageurs et la marchandise par les entrepreneurs, et à affranchir ces derniers des exigences de la loi du 15 ventôse an XIII et de l'ordonnance royale du 29 décembre 1839.

D'un autre côté, on ne peut pas se le dissimuler, la clause d'interdiction, non-seulement rend les maîtres de poste qui l'exécutent, complices de coalition, mais encore elle est de nature à leur faire perdre tout droit au paiement de l'indemnité des 29 cent. 15/100es. En effet, en rapprochant *l'esprit* de la loi du 15 ventôse an XIII de son *texte*, il est évident que le droit dont il s'agit n'a été établi que pour indemniser les maîtres de poste du *préjudice que les entrepreneurs leur causeraient en n'employant pas leurs chevaux;* c'est si vrai, que l'article premier est ainsi conçu :

« A compter du 1er messidor prochain (20 juin 1805), tout entre-
« preneur de voitures publiques et de messageries, *qui ne se servira*
« *pas des chevaux de la poste*, sera tenu de payer par poste et par che-
« val attelé à chacune de ses voitures, 25 centimes au maître de poste
« *dont il n'emploiera pas les chevaux.* »

Un décret du 30 floréal an XIII (20 mai 1805), n'est pas moins formel dans ses dispositions ; il dit :

« Art. 1er. Tout entrepreneur de diligences ou messageries actuel-
« lement en activité, et voyageant en relais, qui, *pour ne pas payer le*
« *droit de* 25 centimes par cheval et par poste, *voudra employer les che-*
« *vaux de poste*, sera tenu d'en faire la déclaration dans la huitaine de
« la publication du présent décret, à notre directeur général des
« postes à Paris, ou au directeur de la poste du lieu de son domicile.

« Art. 2e. Il mettra par écrit ses propositions, qui seront débattues
« et arrêtées par notre directeur général des postes, et soumises à
« l'approbation de notre ministre des finances.

« Art. 3e. Dans les arrangements résultant desdites propositions,
« seront déterminés le poids des voitures, le nombre et le prix des
« chevaux à payer par les entrepreneurs de diligences et message-
« ries, etc. »

Enfin, M. de Villèle approuvait, dans les termes suivants, la mémorable convention du 2 septembre 1822 :

« Le Ministre secrétaire d'État des finances ;—Vu l'acte du Gouver-

« lement du 30 floréal an XIII, qui détermine le mode à suivre par « l'administration et les entrepreneurs de voitures publiques, lorsque « ceux-ci *déclarent qu'ils sont dans l'intention d'employer les chevaux « de la poste pour être dispensés de payer le droit de 25 cent. par poste et « par cheval en faveur des maîtres de poste, par la loi du 15 ventôse de « la même année;*

« Vu les propositions déposées au ministère des finances et à l'admi- « nistration des postes, par les administrateurs de la Compagnie de « l'Exploitation Générale des Messageries, établies à Paris, rue « Notre-Dames-des-Victoires, propositions tendantes à employer ex- « clusivement les chevaux de la poste pour la conduite des voitures « dudit établissement, à certaines conditions;

« Considérant que lesdites propositions ont été dûment examinées et « débattues par l'administration des postes, et que dans l'arrangement « qui en est résulté entre l'administration des postes et la compagnie « des Messageries, toutes les conditions prévues par l'acte ci-dessus « daté du 30 floréal an XIII, ont été exactement observées;

« Considérant d'ailleurs que l'arrangement en question a pour « double but d'assurer le service des relais de poste et la conduite « des voitures publiques de la Compagnie des Messageries royales;

« Arrête, etc. »

Il n'est donc pas plus possible de prétendre en droit, qu'il ne serait convenable de soutenir en équité, que l'indemnité des 29 cent. 15/100es doit être payée par les entrepreneurs aux maîtres de poste qui *se sont interdit et refusent de conduire leurs voitures, tandis qu'ils mènent exclusivement* celles des Messageries Royales et Générales.

Sans s'arrêter, quant à présent, à l'examen approfondi de cette question, pourtant fort grave, comme on voit, il faut surtout se préoccuper, s'effrayer même de l'espèce *d'interdit* dont sont frappées les principales routes de France au profit de certaines entreprises. Anciennement, il existait une grande quantité de relayeurs particuliers, mais ces relayeurs ont presque généralement disparu, depuis que les administrations des Messageries Royales et Générales ont confié, en quelque sorte exclusivement, la conduite de leurs voitures aux maîtres de poste. Dès lors, avec l'interdiction existante, il n'est plus possible de monter une grande ligne. Qu'importe, en effet, que l'on trouve des relayeurs sur le tiers, la moitié ou même les trois quarts, d'une route de long cours, s'il n'y a pas possibilité de compléter l'organisation des relais sur le reste du trajet, autrement qu'en ayant des chevaux à soi, c'est-à-dire en se ruinant? Aussi, ce n'est pas seulement l'avantage inappréciable d'assurer toutes les *croisières* (1); de pouvoir établir, *des services complets, des demi-services, des services temporaires et d'expédier des fourgons extraordinaires*, qui a déterminé les deux compagnies à s'emparer des maîtres de poste, leur but principal a été d'empêcher toute concurrence de se créer, et ce but est déjà malheureusement atteint sur beaucoup de points.

Quoi qu'il en soit, si l'on reconnaît que *l'exclusion*, appliquée aux relais, constitue de la part des Messageries Royales et Générales, un véritable délit de coalition, on n'est pas moins fondé à dire que sur tous les autres chefs, la coalition *existe* également. Sans doute

(1) Une croisière est le parcours dans lequel se rencontrent les voitures et qui nécessite habituellement un double relais, afin d'éviter tout retard dans la marche.

plusieurs tribunaux se sont montrés divisés d'opinions, et, en définitive, un arrêt de la Cour royale de Lyon a donné gain de cause aux deux compagnies; mais cet avantage momentané détruit-il les faits, les preuves, et peut-il sérieusement être invoqué comme base de jurisprudence? Evidement non. La question reste tout entière à juger et les deux compagnies paraissent peu disposées à courir les chances d'une nouvelle décision. Elles invoquent, pour justifier la coalition et le monopole dont elles se rendent ouvertement coupables, l'absolution que leur a donnée la Cour Royale de Lyon; mais encore une fois, cette malheureuse sentence n'est pas irrévocable, et il ne se trouvera pas en France une seconde Cour aussi étrangement abusée que l'a été celle-là, qui consente à confisquer l'industrie des transports au profit de deux grandes entreprises.

Tout en respectant l'arrêt de magistrats, dont néanmoins nous ne sommes point les seuls à déplorer les principes en matière de coalition, nous croyons pouvoir consigner ici quelques faits qui ne paraîtront peut-être pas sans importance.

En 1838, à l'époque où la compagnie des Messageries Françaises intenta à ses deux rivales un procès en coalition, M. Guérin, entrepreneur particulier, venait de faire décider par le tribunal et la Cour royale d'Amiens, et par la Cour de cassation, que les dispositions de l'art. 419 du Code pénal étaient applicables à la coalition en messagerie; aussi les deux grandes Compagnies s'empressèrent-elles de détruire le fameux *pacte d'union* du 12 juin 1827.

Cependant, la difficulté existante entre la Compagnie Française et celles des Messageries Royales et Générales était soumise à l'examen de la 6me chambre du tribunal civil de la Seine, jugeant en matière correctionnelle, et l'instruction de l'affaire suivait son cours naturel. MM. Philippe Dupin, Delangle et Chaix d'Est-Ange étaient chargés de la défense des parties inculpées; M. Teste devait plaider pour la Compagnie Française, mais la mort aussi cruelle qu'imprévue de sa fille unique, l'empêcha de prêter à ses clients l'appui de son talent. C'était à Me Baroche, qui s'éleva dans la discussion au dernier degré de savoir et d'éloquence, qu'était réservé l'honneur de faire triompher le droit du faible contre le fort, de l'opprimé contre l'oppresseur! Les magistrats composant le tribunal, présidé par l'honorable M. Pinondel, se montrèrent inaccessibles à toute espèce d'influence, en fermant impitoyablement leur porte à chaque solliciteur, quels que fussent d'ailleurs *ses titres et son rang*.

M. Croissant, avocat du Roi, éclairé par cinq jours de plaidoiries dans le cours desquelles les défenseurs des parties avaient épuisé, avec la plus rare habileté, la série de tous les arguments invoqués de part et d'autre dans la cause, conclut à l'application, envers les administrateurs des messageries Royales et Générales, de l'article 419 du Code pénal, et à l'allocation, en faveur de la Compagnie Française, de dommages-intérêts à fixer par les juges.

Le tribunal, après une très longue et très brillante réplique de Me Phil. Dupin, avocat des Messageries Royales; après 15 jours consécutifs consacrés à l'examen le plus approfondi de la question, rendit, le 8 mars 1839, le jugement suivant :

« Attendu, en droit, que s'il est de principe incontestable en matière pénale qu'on ne doit sous aucun prétexte donner d'extension aux

prescriptions de la loi, ni juger par analogie plus ou moins exacte d'un cas prévu à un cas non prévu, il n'est pas moins constant que les magistrats appelés à statuer doivent rechercher quel a été le vœu du législateur, le but qu'il s'est proposé, et non s'attacher exclusivement à la lettre de la loi; qu'il s'agit dans l'espèce de rechercher et de déterminer le sens et l'étendue du mot *marchandise* employé dans l'art. 419 du Code pénal;

« Attendu que la pensée du législateur a été, par cette disposition, de maintenir les objets de consommation et de spéculation commerciale à un prix modéré; d'empêcher les hausses et les baisses factices, de proscrire et de réprimer le monopole, et, pour y parvenir, de punir les *coalitions*;

« Que, ne pouvant prévoir et énumérer tous les cas, toutes les espèces, il a dû employer le terme générique *marchandise*, lequel s'applique à tout ce qui peut faire l'objet d'un trafic, aussi bien aux choses incorporelles, qui font journellement l'objet de ventes et autres transactions commerciales, qu'aux objets corporels qui se pèsent, se comptent ou se mesurent;

« Qu'il résulte de ce qui précède, que l'article 419 comprend, dans la généralité de ses termes, la coalition en matière du transport des personnes et des choses par la voie de la messagerie, aussi bien que la coalition pour toute autre espèce d'industrie et marchandise ou chose commerciale réputée telle;

« En fait,

« Attendu que des débats et des nombreux documents produits, résulte la preuve que la compagnie des Messageries Royales et celle des Messageries Générales se sont réunies, concertées et coalisées pour amener la ruine des Messageries Françaises; que cela résulte notamment de la *simultanéité* de la baisse (plus de 40 pour cent) du prix des transports, soit des personnes, soit des marchandises; que cette baisse exagérée ne saurait être considérée dans les circonstances qui l'ont accompagnée, comme ayant été déterminée par la concurrence naturelle, loyale et libre du commerce;

« Attendu que vainement on oppose que le traité d'union arrêté entre les deux Compagnies inculpées, à la date du 12 juin 1827, a été solennellement résilié le 15 décembre 1836, à la suite de l'arrêt de cassation du 19 novembre précédent;

« Attendu que cette résiliation n'a été qu'apparente; que les anciens rapports ont continué à subsister entre les deux Compagnies pour tout ce qui avait pour but de nuire aux Messageries Françaises; que de nombreux témoins, et la continuation donnée aux traités anciens avec les relayeurs ou les maîtres de poste, font foi de l'accord qui a continué entre les agents supérieurs des Compagnies;

« Attendu que la coalition résulte aussi des différents moyens que les deux Compagnies ont mis en usage simultanément ou individuellement, suivant les circonstances, toujours par suite d'un concert arrêté à l'avance entre elles, depuis l'annonce de la formation de l'entreprise des Messageries Françaises, pour entraver sa marche et hâter sa perte;

« Qu'à ces différents moyens, sont venus se joindre les efforts faits en commun par les deux compagnies pour enlever aux Messageries Françaises leurs relayeurs, et surtout les traités d'interdiction avec exception en faveur de l'une d'elles, l'organisation de services ou demi-ser-

vices réalisés en commun pour faire concurrence exagérée sur les lignes parcourues par les Messageries Françaises, la subvention accordée en commun par les deux compagnies à une entreprise étrangère (la compagnie Destrilles de Périgueux), afin de soutenir et d'indemniser cette dernière dans la lutte contre les Messageries Françaises; enfin, dans les compositions avec le commerce et dans le *pied de guerre* imposé aux maîtres de poste, toujours d'accord et en commun pour nuire aux plaignants ;

« Attendu, quant aux voies et moyens frauduleux reprochés aux Messageries Générales et Royales, que ce chef de prévention n'est pas suffisamment justifié ;

« Attendu que, d'après les termes précis de l'article invoqué, le législateur n'a pas exigé le concours des différentes conditions énumérées dans cet article ; que pour qu'il y ait délit, il suffit qu'il y ait coalition, indépendamment des voies et moyens frauduleux quelconques ;

« Attendu que de tout ce qui précède résulte la preuve que les inculpés susnommés se sont rendus coupables du délit de coalition, prévu et réprimé par l'art. 419 du Code pénal ;

« Leur faisant application dudit article, et néanmoins modérant la peine, eu égard aux circonstances atténuantes qui se rencontrent dans la cause, et modifiant l'art. 419 par l'art. 463 du même Code,

« Condamne les administrations des Messageries Royales et Générales, chacune à 500 fr, d'amende, et tous solidairement aux dépens du procès ;

« Statuant sur les dommages-intérêts réclamés par les administrateurs des Messageries Françaises, parties civiles ;

« Attendu qu'aux termes de l'art. 1382 du Code civil, tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ; qu'il est constant au procès que les Messageries Françaises ont éprouvé un dommage réel par suite des baisses forcées qu'il leur a fallu subir sur le prix du transport des personnes ou des marchandises, par le fait des deux entreprises coalisées contre elle ;

« Qu'une indemnité est due aux plaignants, mais que le tribunal ne trouve pas dans les documents produits, des éléments suffisants pour en régler le montant, en parfaite connaissance de cause ;

« Par ces motifs, condamne les administrateurs des Messageries royales et les administrateurs des Messageries générales ès-noms *solidairement* aux dommages-intérêts à donner par état. »

Devant la Cour royale de Paris, la compagnie française fut moins heureuse : les deux grandes entreprises durent leur succès à cette considération, que le délit ne sembla pas aux magistrats avoir été prévu par l'article 419, et que *dès lors*, dit le considérant, *il devient inutile de se livrer à l'appréciation des faits*.

La Cour suprême, fidèle au principe *quatre fois* consacré par elle dans l'espèce, cassa à son tour l'arrêt de la Cour royale de Paris et renvoya à plaider devant celle de Lyon.

En appel à Paris, M. Teste devait encore défendre l'administration des Messageries Françaises, mais nommé Ministre de la justice, la veille même des plaidoiries, tout le poids de la lutte retomba sur Me Baroche seul, en butte aux attaques combinées de MM. Dupin, Delangle et Chaix-d'Estange. Toutefois son courage ne fut pas plus en défaut que

sa profonde conviction et son immense talent, mais c'est surtout à Lyon que la puissance de sa parole, malheureusement stérile en résultats avantageux pour ses clients, devint l'objet de l'admiration de tout l'auditoire.

Cet arrêt de la Cour de Lyon a été environné de circonstances vraiment fatales pour la compagnie française :

A Lyon, comme à Paris, cette compagnie est privée du concours lumineux de M. Teste, tandis que M. Philippe Dupin, escorté de plusieurs administrateurs des messageries, va s'y installer pour défendre la cause commune.

Quatre conseillers, dont l'opinion pouvait être favolable au système présenté par la compagnie française, ne siègent pas, savoir : deux par suite d'abstension, ou de récusation de la part des Messageries Royales ou Générales, et deux autres, comme appelés à la présidence ou à la composition de Cours d'assises.

M. Godard de Bellebeuf, pair de France, premier président de la Cour royale de Lyon, fut sans doute déterminé par cette double circonstance à quitter précipitamment Paris, pour aller présider la section criminelle qui devait prononcer sur une question vitale en fait d'industrie.

Eh bien, dans cet état de démembrement d'une des Cours les plus importantes du royaume, sait-on à quelle majorité cet arrêt, qui consacre le délit *en droit* et ne l'admet pas *en fait*, a été rendu, après les débats les plus longs, les plus animés? *à la majorité d'une voix sur cinq!!!*

L'arrêt de Lyon devait naturellement présenter quelque vice de forme, aussi *le jour même* où il fut rendu, Me Baroche y ayant trouvé des éléments certains de cassation, fit former un pourvoi à ses clients; mais tout cela se passait le 24 décembre 1839, à l'époque où la baisse des prix était la plus intense, les pertes les plus considérables, les désastres de la concurrence les plus affreux ! Encouragées par la victoire éclatante qu'elles venaient de remporter, les Messageries Royales et Générales, plus libres que jamais dans le choix et l'efficacité de leurs moyens d'attaque, redoublaient d'efforts pour écraser la Compagnie Française, tandis que cette dernière, sous le poids d'un profond et juste accablement, en présence d'une caisse vide, d'une ruine complète, d'une faillite imminente, n'avait pas même la ressource d'attendre que la Cour de cassation vînt briser de nouveau l'arrêt qui causait tant de désastres ! Après moins d'un mois d'une résistance désespérée, c'est-à-dire vers le 15 janvier 1840, les services furent interrompus simultanément sur toutes les routes, et la Société dissoute, entra en liquidation.

Cependant, leur ennemi désarmé et vaincu, inspirait encore une si grande terreur aux deux compagnies, qu'elles achetèrent, après sa mort, ses *dépouilles et son testament*. En effet, et comme dernière preuve de *non coalition*, elles acquirent, moyennant une somme considérable, savoir, la compagnie Laffitte, le matériel, depuis, sans doute détruit, et la Compagnie Royale, le droit au bail du magnifique emplacement de la rue Montmartre, n° 174, aujourd'hui converti en magasins de nouveautés.

Comme on le pense bien, cet achat de voitures, et cette cession de bail n'étaient, en quelque sorte, que le *prétexte*, mais la *véritable cause* du marché consistait dans le *désistement du pourvoi en cassation*.

désistement qui fut en effet stipulé de la manière la plus formelle, dans des actes intervenus entre les parties contractantes.

Depuis le commencement de 1840, les deux compagnies jouissent paisiblement de leur triomphe ; et qui serait dorénavant assez téméraire pour venir le leur disputer, après la triste expérience faite sur les grandes routes et devant les tribunaux? Les bénéfices d'une seule année suffisent pour combler les pertes d'une longue concurrence, et comme l'exploitation des principales routes de France permet d'accumuler, en quelques années, des bénéfices et des réserves considérables, bientôt, si la sollicitude du Gouvernement et des Chambres ne s'arrête pas sur l'industrie des transports, la domination et le monopole des grands capitaux deviendront plus insupportables, et pourtant plus invincibles que jamais.

DE LA CONCURRENCE EN MESSAGERIE.

Afin de rendre les exemples que nous voulons citer, plus saisissables et plus concluants, nous les puiserons de préférence dans la lutte récente avec les Messageries Françaises ; toutefois, ils ne seront pas les seuls à invoquer, dans la réfutation des moyens présentés par nos adversaires.

La Compagnie Royale possède un capital d'environ 11 millions. Celui de la Société Laffitte, plus modeste, n'est que de 6 millions. La réunion de ces 17 millions offre une somme bien plus que suffisante pour exploiter *toutes les routes de France ;* mais dans ce capital important se trouve une forte réserve qui n'a d'autre *utilité*, d'autre *destination* que *d'écraser* tout individu ou toute entreprise qui veut entrer en lice.

Les deux grandes entreprises, qui parcourent ensemble environ 4 mille myriamètres (10,000 lieues par jour), et qui par conséquent occupent les principales routes, ont pu se créer et se sont créé en effet une clientèle tellement importante, que le transport seul de la marchandise donne, de leur aveu écrit, un produit annuel de plus de 6 *millions*. Un pareil résultat s'explique d'autant mieux, que sur tous les points excentriques de la France, les deux entreprises ont des correspondances exclusives qui s'étendent même d'une manière très régulière à l'Etranger. L'*Almanach du Commerce* et les nombreuses inscriptions placées à Paris, au-dessus des bureaux de Messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires et de la rue Saint-Honoré, en font foi.

Les fonds du Gouvernement et ceux des principales maisons de banque, sont transportés par les Messageries Royales et Générales, dont la solvabilité notoire et le maintien des services, en temps de lutte comme en temps de paix, ne permettent guère aux petites entreprises de prétendre à cette clientèle *pour ainsi dire inhérente* à ces grands établissements.

La clientèle des voyageurs, si elle n'est pas aussi assurée, demeure cependant acquise aux deux Compagnies dans beaucoup de circonstances ; ainsi, par exemple, dans l'enregistrement des places de Londres à Paris, directement ; de Paris à Genève, etc. Si une personne, un étranger surtout, veut se rendre par la diligence à un point plus

ou moins éloigné, où va-t-il prendre sa place de préférence? aux Messageries Royales et Générales, parce qu'il est sûr, sauf quelques rares exceptions, de trouver de bonnes voitures, un service bien fait, des hôtels bien choisis, des conducteurs honnêtes et prévenants; parce qu'enfin, la multiplicité des départs pour la même destination lui permet de choisir l'itinéraire et les heures qui lui conviennent le mieux.

Ce n'est pas à ces seuls avantages que se bornent ceux réels dont jouissent les deux grandes Compagnies, sur leurs concurrents : des employés anciens et capables, en dispensant les administrateurs, des soins pénibles d'organisation et des détails multipliés d'une surveillance active et continuelle, leur laissent tout le temps nécessaire pour méditer les grandes combinaisons qu'embrasse *l'art de la Messagerie;* — En outre, de vastes ateliers permettent de construire et d'entrenir le matériel beaucoup mieux, si ce n'est avec autant d'économie, que par abonnement; la facilité d'établir des services, des demi-services, des services temporaires et surtout d'expédier des fourgons à volonté; enfin, d'autres ressources analogues assurent aux Messageries Royales et Générales une véritable prépondérance.

Comment se fait-il donc, qu'avec tant d'éléments et de gages de pospérité, elles se ruent inexorablement sur le plus inoffensif entrepreneur qui vient s'établir modestement pour exploiter une route qu'elles desservent? Pourquoi tant de jalousie, tant de haine? Pourquoi cette guerre sans relâche et d'extermination, si, même une entreprise générale, comme celle des Messageries du Commerce, puis des Messageries Françaises, ne peut pas parvenir, tout en se ruinant par suite de la baisse exagérée des prix de transport, à les constituer en perte, ainsi du moins que le prétend, pour son propre compte, l'administration de la rue Notre-Dame-des-Victoires? Et à cet égard, le doute est interdit, puisque la Compagnie Royale a *imprimé* qu'elle avait presque constamment fait des bénéfices pendant la durée de la concurrence. Il est juste d'ajouter que la Compagnie Française a prétendu, de son côté, que les pertes de chacune de ses rivales avaient dépassé *deux millions en moins de deux ans.* Enfin, M. Magne, avocat à Périgueux, dans un Mémoire publié en juillet 1839, a exprimé sur ce point, son opinion personnelle de la manière suivante :

« On a su donner à l'erreur toutes les couleurs de la vérité; on a « posé des principes contraires à tous les principes reçus, et de ce « choc habilement combiné, on a tiré le doute à l'abri duquel on vou- « lait passer.

« Cette remarque ne s'applique pas seulement au point de droit.

« Sur le fait, les Messageries Royales et Générales ont fait des tours « de force, qui ne sont pas moins surprenants. Le *oui* et le *non* ont été, « selon le besoin, prouvés par elles avec une égale assurance. En « voici un exemple entre plusieurs que nous pourrions rapporter.

« Faut-il justifier la guerre qu'elles ont déclarée aux *Françaises?* « Leur thème est tout fait, et leurs preuves sont prêtes; écoutez- « les :

« Nos bénéfices avant la guerre étaient de *un voyageur un quart par* « *voiture;* qu'on nous enlève *deux voyageurs*, et nous sommes aussitôt « en perte. Or, les *Françaises* ouvrent des voitures nouvelles à 16 « voyageurs; voici donc pour nous une *perte énorme*, énorme pour

2

« deux causes; perte des voyageurs, baisse forcée des prix. Il faut « donc nous défendre et faire une guerre à mort à ce concurrent.» (*Gazette des Tribunaux* du 17 février 1839.)

« Mais plus tard, on invoque contre ces Messageries *leurs pertes « mêmes;* alors leur langage change.

« Qui vous a dit que nous perdons? mais nous n'avons jamais perdu, « *nous avons toujours eu des bénéfices même pendant la guerre la plus « acharnée.*» (*Gazette* du 12 mai, même année.—Réquisitoire.)

« Et, chose singulière! s'agit-il de prouver la perte : voici nos li- « vres; voyez nos registres, nos calculs, nos états.

« S'agit-il de prouver les bénéfices : voyez encore nos livres et nos « registres.

« Cependant, la vérité est une : s'il est vai que les *Françaises* vous « aient fait perdre, il n'est pas vrai que dans le même temps vous ayez « gagné ; si vos livres prouvent les *pertes*, il n'est pas possible qu'ils « prouvent *les bénéfices*. »

Que faut-il raisonnablement conclure de tous ces tristes débats? Qu'il serait plus sage, plus loyal et surtout plus avantageux, de tolérer la concurrence, même avec ses inconvénients. Qu'auraient donc en définitive à redouter de cette libre concurrence, les Messageries Royales et Générales, qui ont réalisé des bénéfices (du moins elles l'ont prétendu), lorsque les diverses entreprises qui se sont établies contre elles, ont absorbé, en peu de temps, des capitaux considérables? D'après ce système, un plus grand nombre d'entreprises pourraient exister, prospérer même, et la préférence reviendrait inévitablement à celles qui, à prix égal, présenteraient le plus de facilités et d'agréments aux voyageurs, soit sous le rapport de la construction et du confortable des voitures, soit sous le rapport de la marche, du choix des hôtels, des prévenances et des soins des agents. Voilà la seule concurrence, ou plutôt, la seule *rivalité* que l'on puisse admettre et que l'on doive protéger, car celle-là cherche et trouve ses éléments de succès, sa force, sa durée dans l'émulation, dans l'intelligence, dans le travail; enfin, elle exclut tout recours à ces moyens honteux qui consistent principalement dans l'agglomération et l'emploi immoral des grands capitaux pour arriver plus vite à l'anéantissement des petits.

Mais malheureusement, et en général, les entreprises puissantes ne procèdent pas ainsi : semblables à ces joueurs auxquels il faut sans cesse des émotions violentes, elles sont habituées à gagner ou à perdre, en quelques mois, ce qui ne devrait être que le résultat, souvent, d'une année entière. Aussi, dès qu'une entreprise paraît, baisse de 25, 30, 40, 50, p. 0/0 jusqu'à ce qu'enfin mort s'ensuive, sauf à relever les prix, aussitôt que la concurrence a cessé d'exister.

Le prétexte du *vide* en messagerie, pour justifier la diminution des prix, est ingénieux, nous en convenons, mais on en a étrangement abusé. On comprend que ce système soit soutenable, dans *certaines limites*, au delà desquelles il devient une véritable déception. Tous les messagistes expérimentés et de bonne foi, affirment que l'augmentation du nombre des voyageurs n'est jamais dans une relation *égale* avec la baisse exagérée des prix. A qui persuadera-t-on, en effet, que si une personne n'a pas besoin à Bordeaux, elle en fera *uniquement* le voyage parce que le prix d'une place se trouve provisoirement réduit de 80 à 60, 50 et même à 40 fr.? Nous le répétons,

l'économie des moyens de transports accroît dans une proportion *donnée* la quantité des voyageurs, mais un entrepreneur de diligences qui n'aurait pas d'autres bénéfices que ceux qu'il attendrait de l'avilissement des prix, consommerait bientôt sa propre ruine. Il est très rare, au contraire, à moins d'être privé complétement d'expérience, de voir un nouveau service s'établir sur une route, s'il ne doit pas *facilement* se soutenir et même prospérer sans le secours d'une baisse sensible.

Ce qui détermine presque toujours à monter un servive, c'est la surabondance notoire des voyageurs relativement aux moyens de transport; ce sont les demandes fondées du commerce et du public; ce sont de nouvelles voies de communication, ouvertes et non exploitées, etc. (1).

Les deux Compagnies ont émis sur cette question, des idées bien contraires aux nôtres, mais comme nous n'avons pas la prétention de leur faire abandonner un faux principe, derrière lequel se réfugient des mesures que nous condamnons hautement, nous aurons atteint le but que nous nous proposons, si les personnes de bonne foi sous les yeux desquelles passera cette brochure, partagent la profonde et loyale conviction qui nous anime.

Au mois de juillet 1837, la Compagnie Française monta un service de Paris à Bordeaux. Il n'en existait alors sur cette route que deux, journaliers, appartenant aux Messageries Royales et Générales. L'arrivée inopportune d'une troisième voiture devant, d'après le système des grandes Compagnies, produire le vide, les prix furent immédiatement diminués dans la proportion suivante, savoir :

Le coupé, de. . . 90 à 50 francs.
L'intérieur, de. . 80 à 40
La rotonde, de. . 70 à 30
La banquette, de 60 à 25

Plus tard, et pendant l'existence de ce dernier service, la Compagnie Royale en établit un *nouveau, ou quatrième*, sur la même route; mais, comme apparemment trois voitures pouvaient se maintenir à la seule *condition* qu'aucune d'elles n'appartiendrait à la Compagnie Française, dès que cette dernière interrompit son exploitation, les prix furent relevés successivement, et au mois d'août dernier le taux en fut porté, y compris les guides (2), jusqu'à

95 fr. le coupé;
85 l'intérieur;
75 la rotonde;
75 la banquette.

(1) L'année 1835 a fourni 25,910 passagers, entre Boulogne et l'Angleterre, *et vice versâ*; 1836 en a donné 55,512, augmentation sur 1835, 29,602 passagers. En 1837, le nombre des passagers s'est élevé à 56,809; excédant sur 1836, 1,297. En 1836, impossibilité de trouver place aux voitures. En 1837, création du *service de l'Aigle*, pour remplir un besoin exigé par l'accroissement énorme dans le nombre des voyageurs. Malgré cet accroissement, le 15 septembre 1887, au moment de la plus grande affluence, baisse simultanée faite par les deux compagnies : leurs prix sont réduits de 25 %. L'année 1838 donne 62,548 passagers, ou un excédant de 5,739 sur 1837 : continuation de baisse, surtout en hiver. En 1839, 56,856 voyageurs. En 1840, 52,807; diminution, 4,051 sur 1839, et sur 1838, 9,741, baisse plus forte; mais, chose étrange, au moment où le passage éprouve une diminution de 9,700 personnes, les deux compagnies montent chacune un nouveau service complet pour l'hiver, afin de rendre la baisse plus active, et d'arriver plus vite à la ruine de mon service.

(Note de M. Zacharie, propriétaire du service de l'*Aigle*, de Boulogne à Paris.)

(2) *Les guides de chaque conducteur et le pourboire des cochers ou postillons sont généralement de deux centimes par kilomètre.*

Les exemples analogues ne sont pas rares : pour combattre avec plus d'avantage la Compagnie Française sur Châlon (Saône-et-Loire) ; afin surtout *de prouver l'existence du vide*, les Messageries Royales et Générales établirent un service, qu'elles supprimèrent plus tard, et les prix, descendus dans le plus fort de la lutte, savoir :

Le coupé, . . à 30 francs.
L'intérieur, . à 24
La rotonde, . à 20
La banquette, à 16

furent remontés graduellement, jusqu'au mois d'août 1840, y compris les guides, savoir :

Le coupé, . . à 68 fr.
L'intérieur, . à 58
La rotonde, . à 48
La banquette, à 48

Enfin, sur la route de Paris à Bruxelles, une nouvelle voiture fut mise en circulation dans l'année 1836, et les deux Compagnies, *toujours, bien entendu, sous prétexte du vide existant*, baissèrent les prix de 20, 30, 40 et 50 p. 0/0 ; mais après plusieurs années d'une guerre sans résultat, c'est-à-dire sans que l'entreprise particulière eût succombé, la quantité de voitures est restée la même, les prix ont été relevés à leur cours primitif et tous les services fructifient.

L'espèce d'armistice qui existe entre les deux Compagnies et certains établissements particuliers, n'a pas d'autre origine ni d'autre cause que la résistance vigoureuse qu'elles en ont éprouvée. De ce nombre sont principalement les entreprises suivantes :

Les Jumelles sur 8 routes ;
Les Berlines des maîtres de poste, sur Nantes ;
Les Diligences Arnoult, sur Troyes ;
Id. Petit et Loisel, sur Caen ;
Id. Sergent, sur Sens et Joigny ;
Id. Darblay, Janse et Moreau, sur Orléans ;
Id. Leloir et Peigné, sur Montargis.

D'autres entreprises au contraire, et le nombre se borne à quelques-unes en ce moment, ont été dans la dure nécessité de subir la guerre désastreuse des Messageries Royales et Générales : depuis trois ou quatre ans, MM. Guérin et Zacharie se trouvent dans cette pénible position, sur les routes de Paris à Amiens et à Boulogne.

Afin de leur occasionner des pertes plus considérables, les deux compagnies se sont résignées à réduire les prix au taux le plus bas sur les six services qu'elles entretiennent ensemble de Paris à Boulogne, et à Calais ; et, si l'on apprécie la différence pour elles, entre les pertes réalisées et les bénéfices qu'elles auraient pu et dû recueillir, dans le cas où elles ne se seraient pas acharnées à pousser la concurrence jusqu'à ses dernières limites d'exagération, on reconnaîtra facilement que cette différence, pour quatre années, n'est pas moins

de 600,000 fr.! Mais qu'importe aux deux grandes entreprises une pareille perte sur deux routes, lorsque trente ou quarante autres présentent des bénéfices considérables?

Pour qui n'est pas initié à tous les débordements de la concurrence, il y a des faits tellement incroyables, qu'il ne faut rien moins que des assertions positives pour y ajouter foi. Or, M. Zacharie a écrit à la commission des pétitions, que, dans le but de lui nuire et de le ruiner, les compagnies, ses rivales, transportaient par composition, des voyageurs de Boulogne à Paris à raison de 12 fr. *tout payé*, et que, déduisant de cette somme, 5 fr. donnés aux commissionnaires-racoleurs à titre de *Trinckguelder*, puis 5 fr. de guides pour le conducteur et les postillons, *il restait* 2 *fr. à l'entreprise pour un parcours de* 30 *myriamètres* (57 *lieues*) *environ!*

Des transactions de cette nature se font principalement pendant l'hiver, lorsque la quantité des voyageurs diminue; c'est le moment que les Compagnies regardent comme le plus favorable pour anéantir leurs concurrents, afin que ceux-ci ne viennent plus les troubler pendant la récolte abondante de la belle saison.

Dira-t-on que les Messageries Royales et Générales n'ont jamais pris l'initiative de la baisse? Que l'on recoure aux déclarations consignées sur les registres de la direction des contributions indirectes, pendant la lutte avec les Messageries du Commerce, et plus tard avec les Messageries Françaises! que l'on rapproche les registres, les feuilles des entreprises belligérantes, et l'on verra de quel côté a commencé le rabais!

Il faut donc en convenir franchement, la baisse, avec toutes ses combinaisons machiavéliques, n'est qu'un moyen d'arriver plus tôt à l'anéantissement d'une entreprise rivale, et certes nos arguments à cet égard ne resposent pas sur de vaines assertions : ainsi, par exemple, les deux Compagnies prétendront-elles que, dans le cours de la lutte avec les Messageries Françaises, il n'y avait pas, autant de voyageurs pour *trois* voitures *dans la belle saison*, et surtont *pendant les vacances*, que pour *deux* voitures au cœur de l'hiver? eh bien! comparons les dates et les prix sur quelques routes :

STRASBOURG.

En juillet 1839.	Coupé,	47 fr.	Intér.,	37 fr.	Rot.,	30 fr.	Banq.,	30 fr.
En janv. 1841.	—	54 fr.	—	48 fr.	—	40 fr.	—	33 fr.

LILLE.

En juillet 1839.	Coupé,	26 fr.	Intér.,	18 fr.	Rot.,	14 fr.	Banq.,	14 fr.
En janv. 1841.	—	40 fr.	—	35 fr.	—	30 fr.	—	25 fr.

RENNES.

En juillet 1839.	Coupé,	30 fr.	Intér.,	25 fr.	Rot.,	20 fr.	Banq.,	20 fr.
En janv. 1841.	—	44 fr.	—	40 fr.	—	34 fr.	—	29 fr.

CLERMONT-FERRAND.

En juillet 1839.	Coupé,	30 fr.	Intér.,	24 fr.	Rot.,	20 fr.	Banq.,	20 fr.
En janv. 1841.	—	45 fr.	—	38 fr.	—	30 fr.	—	25 fr.

BORDEAUX.

En juillet 1839.	Coupé,	60 fr.	Intér.,	50 fr.	Rot.,	40 fr.	Banq.,	40 fr.
En janv. 1841.	—	80 fr.	—	70 fr.	—	60 fr.	—	55 fr.

Lyon.

En juillet 1839.	Coupé,	46 fr.	Intér.,	37 fr.	Rot.,	33 fr.	Banq.,	[illegible] fr.
En janv. 1841.	—	58 fr.	—	53 fr.	—	45 fr.	—	[illegible] fr.

En présence de pareils chiffres, que devient donc le prestige de la baisse, remède si souverain, si infaillible contre le *vide ?* Quoi! durant la belle saison, durant les vacances de 1839, à une époque enfin où vous avez constaté vous-mêmes que toutes les voitures se trouvaient *sans cesse complètement pleines*, vos tarifs étaient, en moyenne, de plus de 30 p. 100 (y compris les guides, il est vrai) *au-dessous* du taux auquel vous les avez fixés pendant l'hiver de 1841 ; et lorsque pendant cet hiver, désastreux en messagerie, vos diligences ne portaient que peu de voyageurs, vous n'avez pas recouru à votre talisman favori, à la baisse exagérée, pour en multiplier le nombre? Tous les doutes doivent donc disparaître devant de pareilles preuves, qui ne sont pourtant pas les dernières que nous ayons à produire.

Sait-on quelle est la meilleure manière de ruiner promptement son concurrent? La voici en peu de mots; la route de Bordeaux servira encore d'exemple :

Dans la lutte avec les Messageries du Commerce, et plus tard avec les Messageries Françaises, les prix ont été abaissés de Paris à Bordeaux, *et vice versâ*, jusqu'à

50 fr. dans le coupé.
40 fr. dans l'intérieur.
30 fr. dans la rotonde.
25 fr. sur la banquette.

Il est reconnu en Messagerie que sur les routes où les relais s'obtiennent à bas prix (et celle de Bordeaux est particulièrement dans ce cas), les services à cinq chevaux reviennent, *en moyenne*, à environ 1 fr. 50 c. par kil. (12 francs par poste), en comprenant dans cette dépense générale, les relais et les droits de poste ; l'entretien et le renouvellement des voitures, les contributions, douanes et octroi, les loyers, les traitements et remises des agents, enfin tout ce qui constitue les frais spéciaux d'une ligne.

On compte de Paris à Bordeaux, par Orléans, 56 myriam. 1 kilom. (et anciennement 156 lieues, ou 156 postes par voyage.)

DÉPENSE.

156 postes à 12 fr . . . . 1,872 fr.

RECETTE.

3 places de coupé	à 50 fr.,	150 fr.		
6 —— d'intérieur	à 40 fr.,	240 fr.		
4 —— de rotonde	à 30 fr.,	120 fr.		
3 —— de banquette	à 25 fr.,	75 fr.		
	Soit	585 f.	}	1,420 fr.
Autant pour le retour.		585	}	
Expédition de bagages, marchandises et finances. . . .		250	}	
Perte par voyage				452 fr.
Et par an.		164,980 fr.		

Or, pour que la perte annuelle *s'arrête à cette somme, par chaque service*, il faut que le chargement *en voyageurs et en marchandise soit toujours au grand complet*, hiver comme été, sans possibilité d'augmenter la recette, qui, comme on le voit, ne peut dans *aucun cas* couvrir la dépense ; mais si l'on veut *créer à tout prix le vide*, *on maintient les prix au taux le plus bas*, *et l'on augmente la quantité des services*. C'est positivement ce qu'a fait la compagnie Royale sur la route de Paris à Bordeaux, pendant la lutte avec les Messageries Françaises.

Pour rendre leur situation plus intéressante, les Messageries Royales et Générales s'attibuent toutes les améliorations survenues dans l'industrie des transports. Cherchant un exemple dans la rapidité de la marche, elles citent quelques routes sur lesquelles en effet la vitesse est arrivée à un degré satifaisant; mais elles devraient ajouter, pour être dans le vrai, que cette vitesse s'obtient presque exclusivement sur les lignes où d'autres voitures sont en concurrence de célérité avec les leurs, notamment sur Orléans, Caen, Rouen, le Havre, Boulogne, Bruxelles, tandis que sur les routes où les deux Compagnies sont seules, excepté sur Bordeaux, ainsi de Paris à Brest, à Strasbourg, à Mulhouse, à Lyon et à Toulouse, on fait moyennement 8 kilom. (2 lieues) à l'heure.

Il ne serait pas difficile de réfuter avec avantage les explications données par les Messageries Royales et Générales sur leur régime intérieur, sur les résultats qu'elles ont obtenus à diverses époques, sur la valeur de leurs actions; mais la question n'est pas dans ces détails; et d'ailleurs, comme nous ne saurions jamais assez le répéter, nous tenons essentiellement à la dégager de tout ce qui pourrait avoir le caractère et même l'apparence de personnalités.

La production faite par la Compagnie Royale, d'un état que nous rétablissons ci-après, contenant la prétendue moyenne du prix le plus élevé des places d'*intérieur* sur dix routes principales de France, depuis 1806 jusqu'en 1840, n'est pas plus convaincante que tant d'autres calculs péniblement élaborés pour conduire à la démonstration très contestable, de pertes ou de bénéfices plus ou moins importants. Les chiffres sont une arme fort dangeureuse en fait de discussion, aussi, la compagnie Laffitte s'est-elle montrée extrêmement sobre de ces sortes d'arguments.

Sans admettre, comme on l'a dit avec exagération, que depuis 1789, le prix des chevaux, des fourrages, des relais, de la construction des voitures publiques, et du salaire, ait triplé, nous convenons qu'il s'est opéré un certain accroissement de dépense dans la valeur de ces différents objets, mais nous soutenons en même temps, que l'on peut gagner autant et plus d'argent aujourd'hui, en transportant jusqu'à 20 voyageurs dans une diligence, non compris la marchandise, avec une marche de 12 kilom. (3 lieues) à l'heure, que l'on en gagnait, il y a cinquante ans, en conduisant, avec la même quantité de chevaux, 6 et 8 voyageurs, dans une espèce de voitures informes, pesantes, parcourant 10 à 15 lieues dans une journée (ce qui nécessitait l'emploi d'un matériel infiniment plus considérable), et présentant surtout le grave inconvénient de n'être jamais pleines, tandis qu'aujourd'hui, sur les principales routes, il est permis de baser les recettes sur le produit des trois quarts des places.

Il n'y a donc nulle induction décisive à tirer de la différence des

prix, à deux époques qui ne peuvent supporter entre elles aucune comparaison. Remontons à un temps moins éloigné de nous, et voyons ce qui s'est fait en messagerie, de 1830 à 1840. A en croire les deux grandes entreprises, la quantité des voyageurs serait restée la même, car elles niaient, lorsque la Compagnie Française a monté ses services, comme au moment de l'apparition des Messageries du Commerce, sept années auparavant, la possibilité, pour une troisième Compagnie générale, de prospérer, *d'exister même*. Cependant, voyez ce qu'elles avouent, ou du moins ce que l'on imprime sous leurs inspirations, et probablement à leurs frais, dans une brochure anonyme, intitulée *de la Concurrence et de la Coalition en messagerie.*

« Rien n'empêche qu'une ou deux Compagnies, si elles sont pour-« vues de capitaux nécessaires, ne puissent suffire aux besoins les « plus étendus : elles n'ont qu'à développer et multiplier leurs ser-« vices en proportion de ces besoins.

« La circulation s'est certainement accrue en France depuis douze « ans, mais de ce que le nombre des entreprises générales n'a pas « augmenté, il n'en faut pas conclure que l'industrie des messageries « soit restée au-dessous des nécessités publiques. La Compagnie Laf-« fitte, qui a débuté, comme nous l'avons dit, avec un parcours de « 2,200 lieues, a porté progressivement son exploitation jusqu'à 5,000 « lieues; la Compagnie Royale a développé aussi ses services; l'une et « l'autre ont encore d'autres extensions à prendre pour utiliser les « moyens d'action qu'elles possèdent, etc. »

Ainsi, cette explication naïve est la meilleure réfutation à opposer aux raisonnements et aux calculs de nos adversaires. Quoi! ils prétendent que des services particuliers, appropriés aux besoins des routes, ne peuvent pas se soutenir à côté des leurs, et l'une des deux Compagnies avoue qu'en moins de douze ans, son exploitation s'est accrue dans la proportion presque de *trois cinquièmes*, tandis que la Compagnie Royale a pris des *développements analogues*.

Que veulent donc décidément les deux Compagnies? Mais l'auteur de la brochure le dit nettement; écoutez-le : « L'une et l'autre com-« pagnies ont encore d'autres extensions à prendre pour utiliser les « moyens d'action qu'elles possèdent. »

Qu'y a-t-il de plus clair, de plus positif que ce langage? Une route permet, réclame même impérieusement, par l'abondance des voyageurs, l'établissement d'un service nouveau; mais si un entrepreneur se hasarde à monter ce service à côté de deux, de quatre, de six, que possèdent déjà sur cette ligne les deux Compagnies, la guerre lui est impitoyablement déclarée. Ce n'est plus ici une question de *vide*, c'est une question de prérogative, de véritable monopole; en un mot, partout où sont établies les Messageries Royales et Générales (et elles occupent toutes les grandes lignes), nulle autre entreprise ne peut s'y placer.

Comme on le voit, *l'aristocratie messagiste* n'admet pas de partage, et les routes royales de France semblent faire partie de son fief. Cependant, et quoique la domination soit traditionnelle en Messagerie, il ne faut pas imputer à des idées purement exclusives tous les désastres de la concurrence. Dans le temps où nous vivons, on veut des résultats prompts et brillants. Ceci nous amène tout naturellement, et presque malgré nous, à apprécier l'importance des bénéfices que les deux Compagnies peuvent obtenir et qu'elles prennent tant de peine

à dissimuler. Ce n'est pas un sentiment de jalousie, qu'on le croie bien, qui nous fait agir, et les reproches amers et multipliés de nos antagonistes, à cet égard, sont de la dernière injustice; nous ne voulons que faire un rapprochement de chiffres et en tirer une conséquence à la portée de chacun.

L'exploitation des routes, affranchie de l'écueil réel, il est vrai, d'une concurrence désordonnée, est une des plus profitables et surtout des plus séduisantes, parmi les branches industrielles; aussi, à côté des fortunes considérables qui se sont faites, a-t-on vu des capitaux non moins considérables, compromis dans une lutte presque continuelle, sans que la série des personnes persistant à entrer dans l'arène, soit encore épuisée. Ce n'est pas par théorie que nous discutons en ce moment; plusieurs d'entre nous n'ont pas eu que des jours néfastes en Messagerie, et se rappellent encore le temps heureux où ils trouvaient une juste et honorable compensation à leur travail, à leur activité, à leurs soins. Ce temps n'est pas sans retour, ils en ont du moins la confiance.

Mais revenons à l'examen du tableau présenté par l'administration de la rue Notre-Dame-des-Victoires, comme base de bénéfices en Messagerie.

Hâtons-nous d'abord de dire que si nous avions livré des chiffres à la publicité, c'est-à-dire à la critique, tous les genres de contrôle à notre disposition, auraient été offerts à nos rivaux. Loin de là, les plus simples moyens de vérification nous ont été refusés. A chaque page des brochures publiées par les Messageries Royales et Générales, des dates, des sommes, enfin, une foule de renseignements que l'on doit considérer comme officiels, ont été mis en avant, et lorsque nous avons demandé à la direction des contributions indirectes les communications les plus indispensables, afin de nous éclairer, nous n'avons pas pu obtenir la même faveur accordée aux Messageries Royales et Générales, *sous le prétexte que les renseignements réclamés étaient leur propriété.*

Tout le monde sait que les entrepreneurs de voitures publiques sont assujettis à l'accomplissement de certaines formalités, et qu'ainsi, ils sont tenus de déclarer dans les bureaux des contributions indirectes, toutes les variations que subissent les prix des places. Ces renseignements, sans être positivement publics, n'en devaient pas moins nous être communiqués, du moins, nous persévérons à le croire (1). Il nous importait fort de pouvoir suivre, pas à pas, les deux Compagnies dans leurs nombreuses citations sur les réductions successives des prix, l'initiative de la baisse, etc. A défaut d'origine officielle, nous avons puisé nos documents à une source non moins sûre, et si d'ailleurs nous nous écartions de l'exactitude, nous serions très reconnaissants que nos adversaires voulussent bien rectifier nos erreurs, dans tous les cas bien involontaires.

L'administration des Messageries Royales, d'après son tableau synoptique, a fait payer, à chaque voyageur d'*intérieur*, suivant les temps et les circonstances, un prix moyen qui présente des résultats très différents, et curieux à constater.

(1) Si ce moyen de contrôle n'existait pas, quel aurait donc été le but que l'autorité se serait proposé, en exigeant (art. 5 de l'ordonnance du 16 juillet 1828, et art. 1er de celle du 4 juillet 1829) que *le prix de chaque place fût affiché dans l'intérieur de la voiture?* Où serait donc surtout la garantie des voyageurs contre les surtaxes?

En 1817, lorsque l'industrie de la Messagerie a été rendue à la liberté, un abaissement sensible s'est opéré dans les prix des places, et cet abaissement, sauf quelques exceptions, a suivi un cours lent mais presque régulier, jusqu'au commencement de 1830. En 1840, les prix sont revenus au taux où ils étaient fixés en 1827 (13 ans auparavant), c'est-à-dire à 45 centimes par lieue dans l'*intérieur*.

Aucune personne ayant quelque expérience en Messagerie n'a pu soutenir que ce prix de 45 centimes par lieue, sans distinction de compartiment, était le dernier terme du bon marché; car avec de pareils éléments de recettes, les bénéfices seraient immenses; on n'a pas pu même prétendre, avec plus de raison, que ce prix était *rigoureusement indispensable* pour les places d'*intérieur*, puisqu'il a été adopté en 1840, par les deux grandes entreprises, qui certes n'ont pas éprouvé de pertes cette année, s'il est permis d'en juger par un simple rapprochement que le tableau synoptique des Messageries Royales invite à faire.

Quoique la lutte soutenue par la Compagnie Française ait duré jusqu'en janvier 1840, et que postérieurement à cette époque, la hausse des prix n'ait eu lieu qu'avec une sorte de timidité et graduellement, le prix moyen par lieue a été, dit-on, de 45 centimes *dans l'intérieur* pendant 1840, c'est-à-dire de 12 centimes plus élevé qu'en 1839, lorsque durait encore la concurrence. Les calculs particuliers auxquels nous nous sommes livrés, nous autorisent à croire que cette moyenne a dépassé 45 centimes, mais enfin, raisonnons dans l'hypothèse où ce chiffre serait rigoureusement exact.

D'abord, la différence de 12 centimes par lieue doit s'appliquer à toutes les places, car l'augmentation générale s'est manifestée d'une manière à peu près égale pour le coupé, l'intérieur, la rotonde, et le cabriolet d'impériale; en d'autres termes, nous soutenons que cette augmentation de 12 *centimes par lieue* a atteint chaque voyageur, dans quelque compartiment qu'il se trouvât, et voici comment nous le prouvons:

Au mois de septembre 1839, les prix étaient ainsi fixés sur Bordeaux:

	Coupé.	Intérieur.	Rotonde.	Banquette.
	60 f. » c.	50 f. » c.	40 f. » c.	35 f. » c.
12 cent. d'augmentation par lieue donnent pour 156 lieues, de Paris à Bordeaux.	18 f. 72 c.	18 f. 72 c.	18 f. 72 c.	18 f. 72 c.
Soit,	78 f. 72	68 f. 72	58 f. 72	53 f. 72

Cependant, au mois de septembre 1840, les prix se sont élevés jusqu'à . . . . 95 fr., 85 fr., 75 fr., 75 fr.

Il est vrai que dans ces derniers prix se trouvent compris les guides, qui sont d'environ 11 fr. 50 c.

Ainsi, comme on le voit, et c'est ce que nous voulions principalement démontrer, l'augmentation, non pas de 12 cent. par lieue, mais une augmentation incontestablement plus considérable, atteint autant les places de coupé et de rotonde que celles d'intérieur, et même davantage celles de banquette.

REPRO

S ROYALES utes de France,

is L'Année 1806,

1819	1820	1	1835	1836	1837	1838	1839	1840
70 »	80 »	8(	80 »	80 »	80 »	50 »	50 »	74 20
00 »	90 »	9(	87 »	87 »	87 »	60 »	60 »	87 »
60 »	50 »	45	45 »	35 »	25 »	25 »	25 »	38 90
45 »	45 »	45	25 »	28 »	43 50	32 »	32 »	24 »
35 »	30 »	22	23 »	23 »	26 »	20 »	20 »	25 50
40 »	35 »	30	40 »	40 »	32 »	25 »	25 »	40 50
65 »	65 »	65	60 »	60 »	50 »	37 »	37 »	51 75
75 »	75 »	70	48 »	50 »	50 »	37 50	38 »	56 50
70 »	70 »	60	38 »	45 »	38 »	38 »	36 »	47 50
57 »	57 »	57	46 »	46 »	46 »	40 »	35 »	38 50
7 »	597 »	564	492 »	494 »	477 50	364 50	358 »	484 35
1/2	55 1/2	52 1	46	46	44 1/2	34	33	45



Les deux compagnies ne manqueront pas d'objecter que 45 cent. représentent la moyenne applicable à toutes les routes qu'elles exploitent, et surtout à celles d'Amiens, Boulogne et Calais, où les prix par composition sont, parfois, réduits au-dessous de 5 *cent. par kilomètre parcouru*. Ce fait est exact; mais comme les lignes sur lesquelles existait la lutte en 1840, se bornent à peu près aux deux ci-dessus, nous restons convaincus que 45 centimes ne représentent pas la moyenne par lieue d'une place d'intérieur, mais que cette moyenne est plus élevée, ainsi que le constatent les calculs ci-dessus relatifs à la route de Bordeaux, et que le prouverait au besoin un semblable relevé fait pour les autres routes.

Les deux Compagnies réunies transportent, en moyenne par jour, dans leurs voitures, environ 2,000 voyageurs parcourant entre eux à peu près 4,000 myriam. (10,000 lieues). Or, 3 centimes par kilom. (12 centimes par lieue) d'augmentation sur chaque place et par 4 kilom. (1 lieue) produisent un excédant de recette annuelle, de 4,380,000 francs. Ce raisonnement est sans réplique; s'il pouvait être contesté, nous l'appuierions de preuves irrésistibles; nous ferions remarquer entre autres choses, que les prix, depuis la chute de la Compagnie Française, ont généralement été augmentés *d'un tiers au moins pour toutes les places*. Ainsi, réduits pendant la durée de la concurrence, à 6 centimes 1/4 par kilom. (25 centimes par lieue), relevés en 1840, de l'aveu même des deux grandes entreprises, à 36 ou 37 centimes comme moyenne générale, ces prix prouveraient encore, en admettant cette dernière appréciation que nous croyons au-dessous de l'exactitude, qu'il s'est opéré une augmentation de 3 centimes au moins par kilom. (12 centimes par lieue) pour chaque place dont se compose une voiture publique.

Ceci posé, nous demanderons aux deux administrations, si en 1840, année très abondante en voyageurs, leurs voitures, seules sur la presque totalité des routes, ont été aussi chargées que pendant l'année 1839, qui s'est passée en pleine concurrence. L'affirmative, à n'en pas douter, sera la réponse de nos adversaires. Eh bien, dans cette position, il faut qu'ils optent entre avoir perdu, en 1839, 4,380,000 francs, ou les avoir gagnés en 1840, et encore une fois, la différence probable de la perte au gain pourrait s'établir sur des bases plus sévères, sur des données encore plus certaines, sans que la critique la mieux exercée y trouvât mot à dire; mais, après tout, que nous importent les profits plus ou moins considérables faits par les grandes entreprises? Ce que nous voulons constater, c'est qu'en nous plaçant à côté d'elles, sur diverses routes qui peuvent alimenter plusieurs services, nous ne les privons, au plus, que d'un *excédant de bénéfice, sans jamais les constituer en perte, sous peine de nous ruiner nous-mêmes.*

DU MONOPOLE EN MESSAGERIE.

Le reproche adressé aux grandes entreprises, d'établir et d'exercer un véritable *monopole*, n'est que trop justifié par les longues observations qui précèdent. Sans doute, ce monopole ne peut pas être rigoureusement comparé à un privilége, puisqu'il n'est pas légalement con-

sacré par une loi ; mais le résultat n'est-il pas le même? Son origine, sa forme, ses conséquences, le rendent-elles moins réel, moins acerbe, moins déplorable? Mieux vaudrait que l'état actuel des choses, nous n'hésitons pas à le déclarer, un monopole tenant ses prérogatives et sa force d'une législation exceptionnelle, parce qu'alors chacun saurait à quoi s'en tenir, et la liberté de notre industrie, garantie par la loi de 1817, ne serait plus un simulacre d'indépendance derrière lequel se cachent le joug le plus cruel et l'oppression la plus odieuse! Mais nous n'en serons point réduits à ces dures extrémités, et grâce à l'excès du mal lui-même, il y sera apporté un remède prompt et efficace, car les Chambres et le Gouvernement se trouveront certainement d'accord pour reconnaître que cette fièvre en messagerie, qui a déjà fait tant de ravages, deviendrait épidémique et mortelle, si elle n'était combattue à temps, par des moyens salutaires, sans être trop violents!

CONCLUSION.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'expérience a indiqué les garanties que réclame d'une manière si impérieuse l'industrie des transports, par suite de tous les abus de la concurrence : dans la séance de la Chambre des Pairs, du 14 mars 1838, M. le comte de Montalembert proposait d'introduire l'amendement suivant dans la loi, alors en discussion, sur la police du roulage.

« A l'avenir, toute entreprise des messageries qui voudra baisser les prix du transport des voyageurs sera tenue de maintenir pendant six mois, ces prix au taux qu'elle aura elle-même fixé.

« Lorsqu'elle voudra modifier ces prix, elle sera tenue d'en donner connaissance au préfet, qui homologuera le nouveau tarif. »

Puis le noble Pair ajoutait.

« Vous savez, Messieurs, qu'il n'y a pas longtemps, la théorie de la « liberté absolue de l'industrie, *du laissez faire, laissez passer*, était en « vogue. Je suis assez vieux pour me souvenir du règne de cette théo- « rie, et même pour l'avoir adoptée, mais assez jeune heureusement « pour n'avoir jamais pu faire de mal en la professant. . . . . .

. . . .

. . . .

« Aujourd'hui que, grâce à la médiocrité et à l'égalité des fortunes, « les transports par les messageries sont devenus un besoin universel, « une habitude nationale; que les indigents même se servent de cette « voie, convient-il de les laisser entre les mains du monopole qui est « aujourd'hui exercé par la coalition de deux grandes compagnies? Je « conçois le monopole exercé par le Gouvernement, comme en Prusse, « par exemple ; je n'admire nullement le gouvernement prussien ; « mais, en revanche, j'admire beaucoup ses diligences, et je ne serais « pas éloigné de désirer voir s'établir un système analogue en France.

. . . .

« M. LE BARON PELET DE LA LOZÈRE : Je m'associe aux vœux et aux « intentions qui ont dicté l'amendement de M. le comte de Montalem- « bert, mais je crois que sa proposition est inopportune, et qu'elle ne « saurait trouver sa place dans la loi que nous discutons.

« Je ferai en outre observer que le Code pénal renferme une disposition qui a reçu son application dans des cas semblables ; il interdit « à toutes personnes détentrices d'une même chose de se concerter « pour la faire vendre à un certain prix ou pour opérer la hausse et « la baisse de ce prix ; *et il est arrivé depuis que la Cour de cassation a « prononcé sur la compétence, que beaucoup de Compagnies ont été con-« damnées à des sommes considérables pour avoir voulu faire ce que la « proposition de l'honorable membre a précisément pour but d'empêcher.*

« Je ne disconviens pas que l'art. 419 du Code pénal s'applique « seulement aux cas où l'on a pu constater la fraude ou la coalition et « le concert entre les parties intéressées ; mais peut-on, lorsque la « coalition et les moyens frauduleux n'existent pas, obliger des entre-« prises à fixer le prix du transport des voyageurs? . . . . . .

« . . . .

« . . . .

« M. LE COMTE DE MONTALEMBERT. Je reconnais que le Code pénal « suffit pour remédier aux abus de la coalition ; mais je dis qu'il est « essentiel que la législation impose aux entreprises des messageries « l'obligation de fixer pendant un assez long espace de temps le prix « du transport. Remarquez, Messieurs, qu'une seule compagnie fort « riche pourrait, en baissant immodérément ses prix, ruiner toutes « les entreprises rivales. Au reste, je ne tiens pas à la rédaction que « j'ai proposée ; j'en accepte toute autre, pourvu que le principe soit « maintenu. Il ne s'agit pas ici de maximum, je laisse toute liberté à « l'industrie, mais je désire que l'on mette une borne à la mobilité « du prix.

« M. LEGRAND, commissaire du Roi. Le Gouvernement repousse « l'amendement, non pas qu'il n'adopte quelques-unes des bonnes « intentions de M. le comte de Montalembert, mais parce qu'il pense « que cet amendement ne saurait trouver sa place dans la loi en « discussion. »

Le renvoi à la commission est rejeté ainsi que la proposition.

C'est donc principalement parce qu'il a été annoncé à la tribune, et parce que la Chambre des Pairs a cru que l'article 419 du Code pénal suffisait à la répression des abus de la concurrence, que des mesures spécialles n'ont pas été demandées avec plus d'insistance : aujourd'hui, tous les doutes ont disparu, le monopole quoique démasqué, est encore débout, toujours âpre, envahisseur, plus implacable, plus menaçant que jamais! Quels sont donc les moyens de le dompter? diverses opinions ont surgi à cet égard, et nous croyons devoir les analyser.

Les administrations des Messageries Royales, des Messageries Générales et de l'entreprise Touchard et Toulouse désirent, sous la forme d'une réglementation, le rétablissement de l'autorisation préalable (décret du 20 mai 1805) pour monter des diligences.

Ce retour vers un privilége devenu impossible, ne nous semble pas une prétention sérieuse.

Les partisans d'une tarification, disent :

Il est très facile de tarifer la Messagerie, parce qu'elle opère avec des dépenses qui, de leur nature, ne sont que peu variables ; ainsi l'on comprend qu'on ne tarife pas le négoce habituel, par la raison que le prix de la marchandise varie, parce que la production elle-même varie également ; mais ici, rien de semblable.

La messagerie se compose de dépenses fixes :
Impôts du dixième,
Indemnité aux maîtres de poste,
Frais de traction qui ne varient qu'en raison du nombre de chevaux attelés,
Entretien du matériel,
Frais d'administration, etc.

A côté de ces dépenses fixes, se place la loi sur la police du roulage dont les exigences limitent la recette. Quant à la dépense, la position étant à peu près la même pour tous, le législateur n'a pas à craindre d'arrêter l'émulation qui peut et doit s'établir entre des négociants, dès lors, la tarification est admissible.

Dans l'intérêt général elle est de rigueur, et un *minimum* est indispensable dans l'intérêt particulier.

Le public a besoin de moyens de communication, et ce besoin grandit tous les jours, grâce aux nouvelles communications routières que les conseils généraux créent. Etablir des messageries est donc rendre service à la population, mais il faut aussi pour que ces sortes d'entreprises soient durables, qu'elles se trouvent équitablement rémunérées. Eh bien, en fixant un *minimum* on les encourage sur toutes les routes, parce qu'elles n'ont plus à craindre, si elles sont dans les conditions convenables pour le public, d'être ruinées par des baisses exagérées.

Un tarif minimum appelle la concurrence, cette concurrence nécessaire au bien de tous, concurrence loyale qui ne tend qu'à faire réduire les bénéfices du producteur, mais jamais ne l'oblige a subir sa ruine.

Un tarif minimum enfin, sous quelque point de vue qu'on l'envisage, quant à l'industrie des transports, résout, autant qu'il est possible, la question de la véritable liberté commerciale, parce qu'il établit, dans ce genre d'industrie, une égale protection pour tous.

Mais quel sera le taux de ce minimum? sera-ce le prix exact de revient des exploitations en général? ou, ajoutera-t-on à ce prix, un chiffre quelconque de bénéfice?

Nous voulons la concurrence, disent les partisans de la tarification, et dès que le tarif *minimum* nous met à l'abri du mauvais vouloir des grands capitaux, on peut nous laisser chercher, et obtenir de la faveur publique une juste compensation aux charges de notre industrie.

A cette réglementation sans doute il faudrait une sanction pénale : l'article 419, declaré largement applicable dans ce cas, suffirait pour empêcher toute infraction.

D'autres entrepreneurs insistent pour le maintien du prix, pendant un certain temps, et surtout après la chute d'une entreprise rivale.

En définitive, tous ces divers moyens proposés rentrent dans un système général de réglementation sur les difficultés de laquelle nous ne nous faisons pas illusion, sans pour cela partager les scrupules des économistes trop sévères, qui n'aperçoivent dans la réglementation, qu'une atteinte directe portée à la libre concurrence du commerce. En effet, un grand nombre d'industries sont plus ou moins réglementées : les boulangers, les bouchers, les pharmaciens sont soumis à certaines conditions.

La messagerie est une industrie *à part*; privilégiée dans son *institution originaire*, elle se trouve encore aujourd'hui dans une *catégorie exceptionnelle*, et aussi dans une situation mixte : ainsi, libre,

quant à l'établissement des services et à la fixation des prix, elle est réglementée par des ordonnances spéciales en ce qui concerne (outre diverses formalités à remplir) la construction, le chargement et le poids des voitures, le mode de conduite, la police des relais et des postillons, etc. Pourquoi donc ne pas compléter ce système réglementaire? La messagerie paie des impôts exorbitants, en échange desquels elle a droit à quelque protection qui assure son existence et sa prospérité. Sans doute, l'exécution présente des obstacles sérieux à vaincre, mais le bon vouloir et l'amour de la conservation sont ingénieux, et dès que le gouvernement sera *bien décidé* à mettre un terme aux abus existants, les moyens de répression lui seront indiqués par ceux-là mêmes qui auront le plus d'intérêt à les lui faire connaître.

Au surplus, pourquoi ne pas fortifier, comme on l'a déjà proposé, les garanties d'une réglementation par celles que l'on peut trouver dans l'inflexibilité de la loi?

Le législateur n'a pas été sans prévoir les abus qui pouvaient naître de la liberté commerciale illimitée; il a voulu punir les manœuvres frauduleuses qui détruisent les résultats naturels des opérations pour amener des résultats fictifs, et ainsi exposer le consommateur sans défense à la discrétion d'avides spéculateurs.

Le Code pénal, dans un paragraphe intitulé : Violation des règlements relatifs au commerce et aux arts, dit, art. 419 :

« Tous ceux qui, par des faits faux ou calomnieux, semés à dessein « dans le public, par des suroffres faites aux prix que demandaient « les vendeurs eux-mêmes, par réunion ou coalition entre les princi- « paux détenteurs d'une même marchandise ou denrée, tendant à ne « la pas vendre ou à ne la vendre qu'à un certain prix, ou qui, par « des voies ou moyens frauduleux quelconques, auront opéré la hausse « ou la baisse du prix des denrées ou marchandises ou des papiers et « effets publics au-dessus ou au-dessous des prix qu'aurait détermi- « nés la concurrence naturelle et libre du commerce, seront punis « d'un emprisonnement d'un mois au moins, d'un an au plus, et d'une « amende de cinq cents francs à dix mille francs. Les coupables pour- « ront de plus être mis, par l'arrêt ou le jugement, sous la surveil- « lance de la haute police pendant deux ans au moins et cinq ans « au plus. »

Le but de l'art. 419 est clair et nettement posé, *c'est de favoriser la concurrence naturelle et libre du commerce* contre toutes les manœuvres qui tendraient à en compromettre l'existence.

Qu'entend-on par concurrence naturelle et libre? La généralité de ces termes a ouvert le champ aux interprétations, et, selon nous, on a souvent méconnu l'intention du législateur.

La concurrence n'est pas bien comprise : par concurrence, beaucoup de personnes entendent cette guerre ruineuse de rabais que plusieurs industriels se font pour arriver, à force de sacrifices, à la domination des marchés; ce n'est pas là de la concurrence, ce n'en est que l'abus.

La véritable concurrence, celle que veut protéger la loi, a une portée et plus noble et plus généreuse; son but est d'assurer le bien-être du consommateur en même temps qu'elle favorise les progrès de l'industrie et les intérêts de l'industriel; c'est une lutte d'intelligence, de travail, d'activité, qui doit profiter à tous.

Pour que les prix des marchandises ou denrées soient le résultat d'une

concurrence naturelle et libre, il faut qu'ils prennent leur source dans les rapports de la production et de la consommation; les hausses ou les baisses qu'ils peuvent naturellement subir, doivent se rattacher à la rareté ou à l'abondance des produits, en raison de la demande, comme aussi, aux améliorations, aux économies que provoque naturellement le progrès.

Mais créer volontairement cette abondance de produits sans nécessité; mais amener, en vendant à perte, une baisse sur ces produits pour en diminuer, pour en anéantir la valeur; mais se résigner pendant longtemps à des sacrifices de cette nature, pour détruire toute possibilité de production et de concurrence, ce n'est assurément pas là le moyen d'obtenir le prix qu'aurait déterminé la concurrence naturelle et libre.

Au contraire, c'est dans cette guerre de rabais que l'on trouve tous les éléments destructifs de la concurrence naturelle et libre, et c'est assurément l'emploi de pareilles manœuvres que le Code pénal a voulu réprimer.

Malheureusement, l'art. 419 est d'une application difficile; il a bien prévu le cas où, par réunion ou par coalition, on porterait atteinte à la concurrence naturelle et libre; mais il ne frappe pas ceux qui agissent *isolément*. Cette lacune est d'autant plus fâcheuse, que la facilité que présentent les Sociétés de réunir les capitaux d'un certain nombre d'individus, permet de faire impunément, avec les forces de plusieurs, ce que la loi a voulu défendre.

Le seul remède à ces graves inconvénients serait la révision de l'art. 419 du Code pénal; c'est aux législateurs d'examiner si elle est utile et praticable.

Une chose est évidente et domine cette question, c'est que l'état actuel de la législation ne remplit pas le but qu'on s'est proposé; c'est qu'il est urgent d'arrêter enfin les abus qui de toutes parts débordent et écrasent la petite industrie.

Notre tâche, en nous rendant les interprètes d'un besoin général et vivement senti, était délicate et pénible; nous espérons l'avoir accomplie avec impartialité, et surtout avec le calme et la fermeté qui conviennent à l'examen d'intérêts graves.

Nous demandons, avec confiance, le renvoi des pétitions,

1° A M. le Ministre du commerce, parce que la question intéresse au plus haut degré l'industrie;

2° A M. le Ministre de l'intérieur, parce que la réglementation de la messagerie se lie essentiellement aux dispositions en vigueur sur la police du roulage;

3° A M. le Ministre des finances, parce qu'il s'agit d'examiner si la conduite des voitures publiques ne devrait pas être confiée aux maîtres de poste, d'après un tarif qui comprendrait dans le prix des relais, le montant de l'indemnité qui leur est attribuée par la loi du 15 ventôse en XIII;

4° Enfin, à M. le Ministre de la justice, pour la révision de l'art. 419 du Code pénal.

FIN.